



Transponder World

LUGLIO - DICEMBRE
2009

IL PANNING

Come potete vedere a fianco, abbiamo inserito tre immagini che nascondono una nuova tecnica di ripresa fotografica, il panning. Tale tecnica, infatti, sembra stia diventando progressivamente utilizzata dagli spotter di ultima generazione, in quanto la particolare ripresa restituisce al soggetto in movimento maggiore dinamicità e senso dell'azione. Tecnicamente, impostando opportunamente la fotocamera, meglio in manuale piuttosto che in "vari-program", si possono realizzare scatti di alta qualità se si riescono ad adottare alcuni semplici accorgimenti. Le migliori postazioni di scatto sono al lato della pista e in posizione centrale rispetto ad essa, catturando il soggetto nelle varie fasi dell'accelerazione fino alla rotazione compresa. Il gesto tecnico del fotografo è quello di seguire l'aereo con un movimento il più fluido possibile e solidale con il soggetto attraverso una regolare rotazione del bacino. Questa azione deve essere iniziata con debito anticipo rispetto al momento dello scatto, che avverrà generalmente nella fase più centrale del movimento. Per una buona riuscita dello scatto, è necessario comunque eseguire più scatti di prova per poi scegliere i migliori. Tuttavia, in alcuni casi, i soggetti in movimento potrebbero evidenziare alcune parti sfocate, come le ruote in movimento, o le parti estreme della sua sagoma; talvolta, non sempre ciò è sinonimo di errore; infatti, in alcuni casi ciò contribuisce a evidenziare più efficacemente le parti più nitide che l'autore intende focalizzare. Il tempo di esposizione deve essere ben equilibrato, né troppo breve con il rischio di perdita del mosso dello sfondo, né troppo lungo per evitare una sproporzione tra la distanza del soggetto e il suo angolo di ripresa. Coloro che sono alle prime armi possono sfruttare il programma "effetto movimento" in vari-program, preimpostato nella maggioranza delle fotocamere. La tecnica del panning può essere sfruttata appieno avendo una visione generale priva di ostacoli e con uno sfondo possibilmente costituito da edifici o ancora meglio dal classico bosco oltre la rete di recinzione se si fotografa dall'interno del sedime aeroportuale.

Giorgio De Salve Ria



EOS 350D; f/10; 1/100 sec.; ISO-200; 135mm



EOS 50D; f/11; 1/50 sec.; ISO-200; 120mm



EOS 50D; f/16; 1/50 sec.; ISO-125; 180mm

SPOTTING A BRUXELLES

Daide Daverio

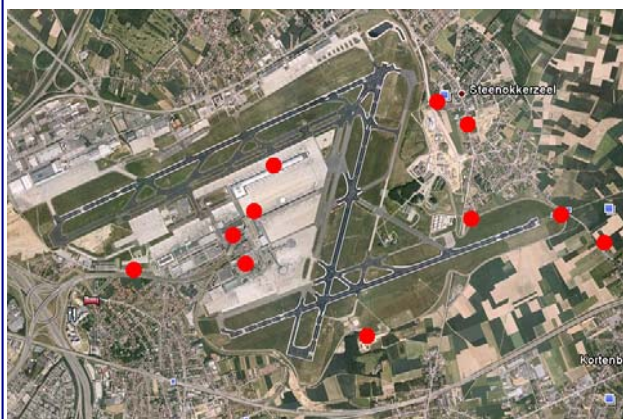
La breve avventura che mi accingo a raccontare, con uno stile puramente narrativo, testimonia come a volte una semplice idea, tanta buona volontà, poche risorse e una buona dose di fortuna, possano essere sufficienti per vivere un'esperienza più unica che rara. Tutto ha avuto inizio dalla semplice idea di andare a fare "spotting" in giornata presso un aeroporto europeo utilizzando, ovviamente, il mezzo a noi più congeniale..., un Airbus A319. Bruxelles "Zaventem" è stata la meta prescelta dopo svariate consultazioni e disquisizioni; ci interessava un aeroporto ampio, trafficato e rapidamente raggiungibile. Per l'occasione, abbiamo prenotato per tempo un volo low-cost e pianificato nei minimi dettagli il percorso perimetrale, gli spotting points, l'utilizzo delle piste, il time table e persino un navigatore GPS programmato per i vari punti di osservazione. Prima di partire amici e conoscenti sono rimasti piuttosto incuriositi da questa iniziativa; tuttavia, alla fine dell'articolo capirete come realmente la fortuna aiuti gli audaci e il coraggio e la fatica, a volte, valgono davvero 2000 km di volo e una levataccia alle 5.00 del mattino. Ciò che ora leggerete è, quindi, il "trip report" di questa bellissima avventura lunga un giorno, che ho condiviso con gli amici e soci Ricardo e Fabio. Ci siamo ritrovati al T2 della Malpensa alle 5.30 del mattino per imbarcarci con il volo delle 6.45; da apprezzare il nostro Ricardo, giunto da Torino la sera prima, che ha trascorso la notte in auto a Malpensa, cullato dalle turbine degli aerei in movimento. Assonati ma galvanizzati da questo particolare viaggio, siamo partiti in orario ed atterrati con ben 20 minuti di anticipo. Siamo sbarcati a Bruxelles alle 7.50 dopo un volo perfetto e lineare; purtroppo però il Belgio ci ha accolto nel peggiore dei modi. Pioggia battente, cielo coperto e scarsa visibilità ci hanno pesantemente scoraggiato mentre dal T1 osservavamo il notevole traffico presente in questo spettacolare aeroporto. L'interno dell'aerostazione ha subito catalizzato la nostra attenzione perché ci è parso pulito, nuovo, ampio; un mix di vetro, marmo ed acciaio dalle forme smussate ed arrotondate; la luce fioca dei piazzali, inoltre, dava ancora più risalto alle sagome degli aerei parcheggiati. Dopo una breve pausa caffè, ci siamo accorti che inaspettatamente la pioggia

battente era cessata ed un forte vento aveva iniziato a liberare i grossi cumuli lasciandoci intravedere il sole. Rapidamente abbiamo lasciato il terminal per prendere un taxi e raggiungere il primo spotting point; cioè la testata della pista 25R, richiesta che ha lasciato alquanto perplesso e stupito il tassista. Dopo pochi minuti ci siamo finalmente trovati pronti a familiarizzare con l'aeroporto ed il terreno circostante, intenti a

sentire i motori dei tanti decolli e atterraggi che stavano avvenendo. Purtroppo, il vento variabile non ha favorito l'utilizzo della pista designata e ci siamo dovuti spostare a piedi verso la pista parallela a sud, cioè la 25L dove in lontananza potevamo scorgere i primi atterraggi. Dopo alcuni chilometri passati attraversando i tipici campi di orzo, abbiamo raggiunto la testata della pista 25L, dove finalmente abbiamo potuto iniziare la nostra attività fotografica. Qui abbiamo sostato in compagnia di altri spotters locali; la posizione era ottima, buono anche il traffico, anche se lo "spotting point" designato come migliore si trovava ancora lontano perché verso il lato sud delle piste. Seguendo il navigatore ci siamo incamminati verso questo punto, particolarmente privilegiato, ma la fortuna non ci ha assistito perché strada facendo abbiamo capito come in Belgio, la meteorologia sia una scienza davvero imprevedibile. Siamo passati dalla pioggia battente, alle raffiche di vento, al tiepido sole in pochissimi minuti. La location in questione, particolarmente nascosta tra la boscaglia a sud del perimetro, si trova in cima ad una collinetta di sabbia che domina uno dei punti d'intersezione più trafficati dell'aeroporto. Qui abbiamo passato pochi minuti di pace prima che su di noi si abbattesse un vero acquazzone che ci ha costretto ad una mesta ritirata in un locale, per fare un rapido spuntino. Qui ci siamo ritrovati a fare il punto della situazione che, fino a quel momento non era stata per nulla a nostro favore; nubi minacciose, acqua e tanta strada da fare, ci avevano un pò disorientato, ma la voglia di scoprire altri scorci era ancora tanta. Con nuova benzina in corpo ci siamo incamminati verso il terminal attraversando quartieri suggestivi e paesaggi a noi italiani inconsueti. Il forte vento ed il caldo sole hanno contribuito ad asciugare i nostri indumenti ancora fradici mentre raggiungevamo il terminal, dove abbiamo scovato un parcheggio situato in prossimità dell'aeroporto; il settimo piano ci ha regalato dei bellissimi scatti. La giornata, a parte la stanchezza nelle gambe ed il clima poco favorevole, era trascorsa in maniera assolutamente piacevole; la bella compagnia, le ottime fotografie ci avevano già fatto gioire della nostra "scampagnata", ma mancava qualche cosa che rendesse l'evento davvero speciale. Improvvisamente, tra uno scatto e l'altro, è comparso un uomo della security chiedendoci quale fosse il motivo della nostra presenza e cosa stessimo facendo lì. Le nostre attrezzature lasciavano ben poco spazio all'immaginazione così, senza dover dare



troppe spiegazioni in merito, ci siamo ritrovati a conversare cordialmente con un agente della sicurezza, pronto a rispondere alle nostre domande in maniera esaustiva e ricca di particolari. Ci ha fatto capire che in Belgio gli "spotters" sono rispettati e agevolati dalle autorità nel loro intento di immortalare nei loro scatti gli aeromobili; si è complimentato con noi per la fatica di essere giunti sin dall'Italia per ammirare il loro aeroporto e, per premiarci, improvvisamente, ci ha indicato con la mano un timone ed una deriva riportante una bandiera americana piuttosto distanti. Con rara enfasi, prodigo di particolari, ci ha invitato ad incamminarci verso questo soggetto, per cogliere qualcosa che, avremmo capito solo in seguito, si sarebbe rivelato uno scatto strabiliante. Bene, giunti al punto "X", come in una caccia al tesoro, ci siamo immediatamente illuminati di fronte a tanta maestosità e bellezza; eravamo a meno di 100 metri dal Boeing 747 U.S. Air Force; uno dei simboli americani più riconosciuti al mondo, dopo la Casa Bianca. Davvero rarissimo da catturare al suolo, di norma circondato da strettissimi cordoni di sicurezza, era lì, di fronte a noi, parcheggiato su un piazzale ad esso dedicato. Come un'opera d'arte, si è lasciato fotografare con tutta calma; emozionati come non mai, ci siamo immortalati con la prestigiosa "preda" ed abbiamo prestato la massima attenzione a non fallire questi scatti unici. Anche se pesantemente provati, il cammino di ritorno verso il terminal è stato "indolore", motivati da questa opportunità tutta da raccontare; abbiamo raggiunto, in seguito un locale self-service posto al livello più elevato, le cui vetrate dominano alcuni piazzali. Nel locale tutto è in perfetto stile aeroportuale, con tanto di modellini appesi al soffitto; lì, seduti ad un tavolino, con una visuale che sovrastava le piste, ci siamo concessi degli scatti in tutta calma degustando una birra. Dopo questa meritata siesta e, dopo aver fotografato anche l'interno dell'aeroporto, ci siamo imbarcati alle 21.00 per il volo di ritorno e, ...poteva mancare un'ultima emozione ai nostri avventurosi viaggiatori? Tanto per cambiare (il meteorologo a Bruxelles penso sia una professione impossibile) un temporale di forte intensità si è abbattuto sull'aeroporto, costringendoci ad una lunga attesa di 20 minuti prima del push back, già imbarcati. Come mia consuetudine ad ogni volo, ho consegnato all'AAVV un mio personale flight log da compilare con le informazioni sul volo e tutti i parametri dell'aeromobile; con somma gioia mi è tornato subito perfettamente compilato in ogni sua parte e commentato dal primo ufficiale con un laconico "have fun!" forse alludendo al temporale che era sopra di noi. Siamo poi decollati e rientrati in tutta tranquillità portando con noi una serie di ricordi di una giornata tanto breve quanto intensa. Ed ecco che



ATR 72-600 SERIES

Paolo Moltrasio

Il primo ottobre scorso, in occasione di una cerimonia tenutasi a Tolosa, Francia, ATR azienda leader nella realizzazione di velivoli regionali turboelica, ha presentato l'ultima versione della sua famiglia di aerei da 50 e 74 posti, la serie 600. L'aereo, un prototipo dell'ATR 72-600 che sta oggi completando la campagna dei voli prova, iniziata il 24 luglio scorso, sarà commercializzato a partire dal prossimo 2011; bisognerà invece attendere il nuovo anno per l'inizio del processo di "flight trials" al quale sarà sottoposto il modello 42. Forte l'interesse suscitato tra i vettori del trasporto aereo regionale, a tal punto da far registrare ad ATR ordini per



59 nuovi velivoli: 5 ATR 42-600 e 54 ATR 72-600. 150 e 75, sono le ore di volo previste, rispettivamente per i due nuovi velivoli, per testare avionica e nuovi sistemi di navigazione; inoltre, il "tronco" comune di ATR 72 e ATR 42, consentirà a quest'ultimo di beneficiare di alcuni test già completati dal primo. Forte il coinvolgimento italiano nel progetto, ricordiamo che ATR è una joint venture paritetica tra Alenia Aeronautica (società del gruppo Finmeccanica) e la francese EADS. Negli stabilimenti di Alenia di Pomigliano d'Arco, Casoria e Nola, nei pressi di Napoli, sono realizzati la fusoliera e gli impennaggi di tutti gli aeromobili ATR. Rispetto all'attuale serie 500, le innovazioni apportate sulla nuova serie comprendono:

- Nuovi motori: per entrambe le versioni saranno utilizzati i motori Pratt & Whitney PW127M. Questo motore, grazie alla maggiore potenza generata (+5% della potenza termodinamica al decollo) e l'ottimizzazione delle prestazioni, consentirà agli aeromobili della nuova serie, di operare da piste corte, ad alte elevazioni e in condizioni di alta temperatura dell'aria esterna. I nuovi motori consentiranno

inoltre un significativo miglioramento delle prestazioni di volo in termini di: "operating range" (raggio operativo) e "Single-Engine Net ceiling" (quota di volo raggiungibile con un solo motore operativo) aumentato di 1.000 ft. c.a. (300 metri) rispetto alla motorizzazione PW1-27F.

- Aumento di peso: il nuovo ATR 72-600 avrà, infatti, un peso massimo al decollo MTOW (Maximum take-off weight) di 23.000 Kg (+ 500 kg dell'attuale serie 500). Questo consentirà un aumento considerevole del carico utile e del raggio operativo, implementando le possibilità d'impiego dell'aeromobile e assecondando le crescenti esigenze dei passeggeri di imbarcare sempre più bagagli.

- Nuova avionica di bordo: gli ATR della serie 600 saranno dotati di una nuova cabina di pilotaggio, con un nuovo "glass cockpit" che integra cinque schermi LCD 6"x8", (2 PFD Primary Flight Displays, 2 MFD Multi-Function Displays, 1 EWD Engine & Warning Display), un computer multifunzione MPC (Multi- Purpose Computer) che consente l'integrazione ottimizzata di tutti i sistemi e una migliore e più veloce capacità di calcolo, un autopilota che sarà certificato CAT IIIA consentendo quindi di operare avvicinamenti di precisione in condizioni di scarsa visibilità. È inoltre previsto l'introduzione del dispositivo ACARS (Aircraft Communication Addressing and Reporting System), che permetterà un più semplice e veloce scambio d'informazioni tra l'aeromobile/equipaggio e l'operatore, nonché con il servizio del controllo del traffico ATC (Air Traffic Control). Nuovi sono anche il "paperless cockpit", EFB (Electronic Flight Bag), un supporto elettronico a disposizione dell'equipaggio



di condotta che sostituisce la documentazione cartacea (carte di navigazione e avvicinamento, checklist, manuali dell'aeromobile e quant'altro) e l'ACMS (Integrated Aircraft Centralized Maintenance System), un sistema integrato capace di velocizzare e semplificare le operazioni di manutenzione del velivolo.

- Cabina passeggeri più confortevole: infatti, sarà la più ampia del mercato dei velivoli turboelica sino a oggi prodotti. I nuovi interni, ridisegnati e ammodernati, conferiranno maggior luminosità e comodità, creando un ambiente armonioso e accogliente dove viaggiare, risulterà un piacere. Sarà introdotta la tecnologia LED (Light Emitting Diode), per l'illuminazione interna, che creerà, grazie alla maggiore versatilità rispetto ai sistemi d'illuminazione tradizionali, un'atmosfera più calda e piacevole. Infine per far fronte alle esigenze di mercato, ATR doterà i nuovi velivoli del sistema IFE (In-Flight



Entertainment System), costituito da un sistema audio/video composto di 18 schermi motorizzati LCD da 5" (configurazione base).

tutti coloro che sono rimasti perplessi all'inizio, per questa nostra iniziativa, hanno mostrato stupore e grande interesse nel sapere e nel vedere come si è svolta questa esperienza. Il commento più ricorrente ha riguardato la grande "fortuna" (vi risparmio il termine colorito che la rappresenta) di aver potuto fotografare l'illustre aereo americano; ma credo che, a volte, davvero la fortuna va cercata e premia chi persevera. Abbiamo affrontato vento, acqua, fango e tanti chilometri per portare a casa alcuni scatti storici. Tutto il resto, grazie alla splendida compagnia, ha rappresentato un piccolo viaggio alla scoperta di un nuovo paese, in

tutte le sue sfumature paesaggistiche. Con questo breve "trip report", spero di aver stimolato la mente di qualche lettore, con l'intento di dimostrare che basta davvero poco per vivere una nuova esperienza e che spesso, bisogna vivere fino in fondo ogni situazione, nel bene o nel male; a volte pochi minuti valgono un'intera giornata e spesso essere fiduciosi e curiosi spinge a scoprire cose inimmaginabili. Rivolgo a nome anche dei miei due compagni di viaggio Fabio e Ricardo, un grazie a quell'uomo di cui non conosco il nome, non ricordo più il volto ma del quale, sicuramente ricorderò sempre la disponibilità e

gentilezza nel guidarci verso un'esperienza irripetibile per noi "spotters". Sicuramente quest'avventura rimarrà per noi un ricordo indelebile e, si accompagnerà alla speranza di ripetere al più presto una gita, così fuori dagli schemi per la maggior parte delle persone ma, così densa di significato per coloro che condividono questa passione per gli aerei. Ricordo che il servizio completo di immagini è visibile sul nostro sito internet alla sezione dedicata allo "Spotting".

Transponder World

È un foglio di collegamento interno
per gli associati di

"Clipper"

Associazione Italiana Amici dell'Aviazione
Via E. Fermi, 5 — Via A. Moro, 3
21010 Ferno (VA) Italia

Tel. 347.4308794 — 0331.726380

Presidente: *Giorgio De Salve Ria*

V. Presidente: *Massimo Dominelli*

CONSIGLIERI

Daniele Bertoni - Enrico Jemma
Marco Martignoni - Giuseppe Scalise
Ezio Pecchini - Riccardo Sardeni

www.airclipper.com
limc@libero.it

**SI RINGRAZIANO
PER LA COLLABORAZIONE**
Daide Daverio - Paolo Moltrasio
Giorgio De Salve Ria